

Número 35 - Febrero de 2011

EL PERIÓDICO DE LOS PROFESIONALES DE LA AERONÁUTICA Y EL ESPACIO • www.actualidadaeroespacial.com





Nace un gigante de la aviación

PÁG. 9

Nuevo Plan de Acción Aeroespacial Andaluz

PÁG. 8

Inaugurado en Sevilla el Centro Avanzado de Tecnologías Aeroespaciales

PÁG. 6

Aena y los controladores aéreos, pendientes del arbitraje

PÁG. 4

Nuevo récord de Airbus con 510 aviones entregados en 2010

PÁG. 10

Eurocopter creció un 6% hasta los 4.800 millones de euros

PÁG. 11





Tecnatom organiza una Jornada Técnica sobre Ensayos no Destructivos dirigida a la industria aeronáutica.

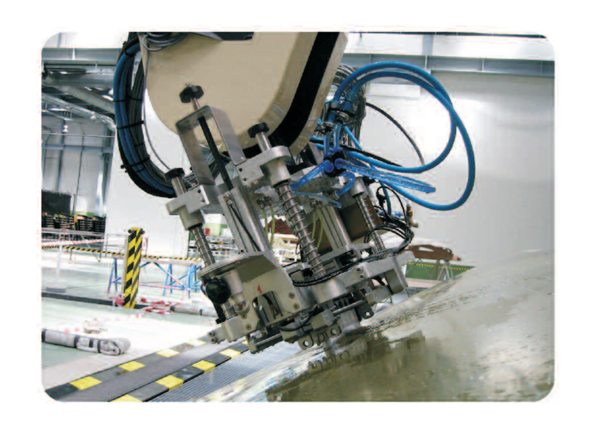
El pasado 24 de junio, con ocasión del primer decenio de la presencia de Tecnatom en el sector aeronáutico español, se celebró en sus instalaciones un encuentro con responsables de calidad y producción de las principales empresas y centros tecnológicos del sector : Aciturri, Aernnova, Airbus, Alestis, EADS, IDEC, ITP, TAM, CATEC, CIDAUT y FIDAMC. Se analizaron las tecnologías disponibles en el mercado y las tendencias de desarrollo en curso (innovación en la robótica y automatización, nuevos equipos y técnicas de ensayo y nuevas tecnologías, como los ultrasonidos por láser) Además de foro para el intercambio de experiencias entre los participantes, los nuevos desarrollos presentados por Tecnatom despertaron el interés y atención de los asistentes que aplaudieron la iniciativa y recomendaron se repitiera en un futuro no muy lejano.





Tecnatom instalará un nuevo sistema de inspección en Valladolid, para Aresa, empresa del Grupo Aciturri.

El Grupo Aciturri (Aries Complex y Aresa) constituye un actor principal del sector aeronáutico español en el campo de la fabricación de componentes de material compuesto. El contrato recientemente firmado con Tecnatom asegura el suministro de un sistema de inspección por ultrasonidos a la vanguardia en automatización, software de control,adquisición y análisis de datos, y electrónica de ultrasonidos (incluyendo Phased Array).
Por otro lado, Tecnatom obtendrá, de la experiencia y colaboración con Aresa, un nuevo estímulo para responder a la confianza densidad por los fabricantes españoles.



Avda. Montes de Oca, 1. 28703 - San Sebastián de los Reyes. Madrid (España)
Tel.: (+34) 91 659 86 00 Fax: 91 659 86 77. www.tecnatom.es

Editorial

La vida después del estado de alarma

EL pasado 15 de enero, tras 43 días bajo el estado de alarma, el BOE devolvía a Aena la gestión del control aéreo, con lo que las torres y centros retornaban a la normalidad, si bien es cierto que ya a partir de ahora nada será como fue. En efecto, mientras se desarrolla el proceso de negociación entre Aena y los controladores, para lo que ambos han designado un árbitro que deberá emitir un laudo de obligado cumplimiento en este mes, se ha convocado el concurso para la liberación del control de torre en los 13 primeros aeropuertos. Luego vendrá el resto.

Aena exige de los concursantes que acrediten solvencia económica y técnica. Para acreditar la solvencia técnica se ofrecen dos alternativas: que el licitador demuestre experiencia como proveedor de servicios de control de tránsito aéreo de aeródromo o que disponga de personal de control con su licencia en vigor.

Para ello, al menos dos aspirantes que ya han anunciado su interés por participar en este concurso, se han aliado con firmas extranjeras proveedoras de servicios de control del tráfico aéreo y con controladores propios con licencia en vigor. Es el caso de los Grupos Ferrovial y Fomento de Construcciones y Contratas. El primero, a través de su filial Ferrovial Servicios, y conjuntamente con la compañía británica NATS, ya han avanzado que presentarán ofertas conjuntas a los concursos de servicios de tráfico aéreo en España. Otro tanto ha hecho FCC, cuya filial Navsa se ha aliado con la sueca LFV para presentar ofertas conjuntas. Habrá más.

Después de la alarma vienen ahora tiempos no precisamente de calma, sino de profunda renovación del modelo y es imprescindible claridad en el proceso y en el calendario

¿Qué pasará entonces con los actuales controladores españoles y sus sueldos millonarios?

Pero es que, además, está previsto que el día 25 de este mes el Consejo de Ministros apruebe la conversión de Aena en la sociedad mercantil Aena Aeropuertos Españoles, S. A, para favorecer la entrada del capital privado y facilitar el proceso de concesiones en algunos aeropuertos, como los dos más importantes: Barajas y El Prat. ¿Cómo afectará este proceso a la actual y, según muchos de los técnicos y especialistas aeronáuticos, sobredimensionada plantilla de trabajadores?

Con todas estas profundas reformas de la gestión aeroportuaria y de navegación aérea, el Gobierno aspira a poder adelantar en 3 años la entrada de beneficios de Aena, según ha reconocido recientemente el ministro de Fomento. “Vamos a introducir capital privado en Aena y liberalizar el modelo aeroportuario. Entendemos que las privatizaciones deben ir acompañadas de un proceso de liberalización de determinadas actividades, para ganar en eficiencia y proporcionar mayores beneficios a los ciudadanos. Por eso vamos a facilitar la gestión a empresas privadas de los grandes aeropuertos por medio de concesiones. Pero solo transferiremos al sector privado la gestión, si éste demuestra que es capaz de ser más eficiente, que una gestión directa de Aena. Esta es una condición básica que subyacerá en los pliegos de la concesión de los aeropuertos y de las torres de control”.

Después de la alarma vienen ahora tiempos no precisamente de calma, sino de profunda renovación del modelo y es imprescindible claridad en el proceso y en el calendario. El Grupo Parlamentario Popular acaba de pedir que el ministro de Fomento lo explique en las Cortes. Es evidente que el Estado necesita dinero y el Gobierno aspira a “hacer caja” con la privatización -aunque sea parcial- de la gestión de Aena, tal y como ya ha hecho su brazo inversor, la Sociedad Estatal de Propiedades Industriales (SEPI), que ha puesto en venta su 2,71% del capital social de International Consolidated Airlines Group S.A. (IAG), la entidad resultante de la fusión de las compañías Iberia y British Airways, nada más debutar en Bolsa.

Edita: Financial Comunicación, S.L. C/ Ulises, 2 4ºD3 - 28043 Madrid. **Director**: Francisco J. Gil. **Redacción**: María Jesús del Olmo. **Colaboradores**: José Antonio Barreda, Ana de Miguel, Fermín de Castro, Antonio Cifuentes, Natalia Regatero. **Producción**: M. Soledad Díaz-Plaza. **Publicidad**: Serafín Cañas. Avda de Bélgica, 87 - 28916 Leganés (Madrid). ☎ 91 687 46 37 y 630 07 85 41. e-mail: publicidad@actualidadaeroespacial.com **Redacción y Administración**: C/ Ulises, 2 4ºD3 28043 Madrid. ☎ 91 388 42 00. Fax.- 91 300 06 10. e-mail: revaero@financialcomunicacion.com y redaccion@actualidadaeroespacial.com **Depósito legal:** M-5279-2008.
Edición on-line: www.actualidadaeroespacial.com

Con nombre propio

Aena y controladores, pendientes del arbitraje

Aena y los controladores aéreos, al no haber alcanzado un acuerdo total en el pasado mes de enero han comunicado los acuerdos parciales logrados al árbitro designado, el ex ministro de Trabajo Manuel Pimentel Siles, quien dictará el correspondiente laudo durante este mes de febrero.

Por una Resolución de la Dirección General de Trabajo publicada en el Boletín Oficial del Estado se registra y publica el acuerdo de compromiso arbitral en Aena suscrito el pasado 29 de diciembre por los representantes de la empresa y del sindicato de controladores Usca.

Según dicho pacto, las partes designan como árbitro a Manuel Pimentel Siles y su arbitraje versará sobre todos los puntos de la negociación respecto de los que no se haya alcanzado un acuerdo. Por tanto, el laudo sólo se abstendrá de conocer aquellos aspectos sobre los que se haya producido acuerdo expreso o sobre aquellas materias que las partes acuerden expresamente excluir del arbitraje. En ausencia de acuerdo expreso, se entenderán sometidas a arbitraje todas las materias que figuran en el Anexo I del Acuerdo de 29 de diciembre de 2010.

El procedimiento arbitral se iniciará desde el mismo momento en que se produzca la aceptación de su nombramiento por parte del árbitro, que será notificada a las partes de forma inmediata. Al no haber alcanzado un acuerdo total el pasado día 31, al día siguiente ambas partes comunicaron al árbitro aquellos acuerdos expresos parciales (acuerdos autónomos) que hayan sido alcanzados, por escrito y debidamente rubricados por ambas representaciones.



Manuel Pimentel.

Con preceptiva audiencia previa de cada una de las partes, en fecha posterior a la presentación de sus propuestas, el árbitro dictará el correspondiente laudo antes del 28 de febrero de 2011. El laudo y los acuerdos autónomos alcanzados tendrán la eficacia de Convenio Colectivo del título III del ET, y serán objeto de depósito, registro y publicación en los términos previstos en el artículo 90 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.

Nuevo director de Operaciones de Airbus

Günter Butschek acaba de ser nombrado vicepresidente ejecutivo (EVP) de Operaciones del constructor aeronáutico europeo Airbus. Butscheck tomará posesión de su cargo el uno de marzo de 2011 y formará parte del Comité Ejecutivo de Airbus, reemplazando a Gerald Weber, que dejará Airbus tras su excelente labor en la compañía. Butscheck será miembro, también, del Consejo de Administración de Airbus en Alemania (Airbus Operations GmbH).

Günter Butschek.



Günter Butschek ha trabajado durante más de 25 años en Daimler AG, donde ha adquirido una gran experiencia en la industria de la automoción, industrialización y contratación. Actualmente, es consejero delegado de Beijing Benz Automotive Co., Ltd, una joint venture entre Daimler AG y Bejing Automotive Industrial Holding en Bejing, China.

Günter Butschek comenzó su carrera profesional en 1984, en Mercedes-Benz AG, en Stuttgart, Alemania, como ingeniero de proyectos en Gestión de Materiales. Tras ocupar puestos en logística, recursos humanos y contratación en la división de Mercedes-Benz Passenger Cars, Butschek fue nombrado miembro del Consejo de Administración de DaimlerChrysler South Africa (DCSA), con plena responsabilidad en 2000.

En 2002, Butschek fue nombrado presidente y CEO de Netherlands Car B.V., en Holanda, empresa fabricante para DaimlerChrysler y Mitsubishi Motors Corporation. Durante su gestión, llevó a cabo una excelente labor de reestructuración y cambio con significantes mejoras

en ejecución, calidad y productividad.

En 2005, Günter Butschek fue nombrado consejero delegado de Bejing Benz Automotive Co., Ltd, en China, cargo que ocupa en la actualidad. Al frente de la joint venture, ha dirigido el traslado de las operaciones a una nueva planta equipada con la última tecnología y ha conseguido incrementar la productividad y flexibilidad de la planta. Ha lanzado nuevas líneas de producción para Mercedes, Chrysler y Mitsubishi, y ha sentado las bases para un futuro de crecimiento y rentabilidad.

Relevo en Madrid Network

Aurelio García de Sola ha sido nombrado nuevo presidente de Madrid Network por la Asamblea General de esta asociación celebrada ayer en Madrid. García de Sola sustituye al actual consejero de Economía y Hacienda de la Comunidad madrileña, Antonio Beteta, quien seguirá en la institución como socio de honor.

Licenciado en derecho por la Universidad Complutense de Madrid, inició su experiencia profesional en el sector del mercado de capitales en empresas como Caja Cádiz, A.B. Asesores Bursátiles (en la actualidad Morgan Stanley), pasando después a desempeñar cargos de Dirección en el sector audiovisual en empresas como Vía Digital.

También desarrolló el proyecto Infinitto Networks, dirigido a toda la cadena de valor de la Televisión Digital Terrestre, y lanzó el proyecto Ciudad de la Luz Studios en Alicante, con una extensión de 300 hectáreas dedicadas a platós y exteriores de rodaje, y de apoyo a producción de cine convirtiéndolos en los mejores estudios de filmación de Europa.

Antes de su nombramiento como presidente de Madrid Network, García de Sola fue vicepresidente de dicha organización y gerente del Instituto Madrileño de Desarrollo (IMADE), donde ha estado desarrollando un ambicioso proyecto que contempla la creación de una amplia Red de Parques Científico Tecnológicos y Clusters en la región.



Javier Roig.

Cambio en la dirección de Finnair en España y Portugal

Finnair ha nombrado a Javier Roig nuevo director de la compañía aérea en España. A partir del día 1 de este mes, Roig asume la máxima responsabilidad de Finnair en España y Portugal, después de quince años de trayectoria profesional vinculado a la compañía aérea finlandesa en nuestro país.

Roig llega al cargo en sustitución de la finlandesa Taina Törnström, y se convierte en el primer español que asume la máxima responsabilidad de la compañía aérea de Finlandia en nuestro país, un cargo hasta ahora ocupado por directivos finlandeses. Tras una larga experiencia en el sector del turismo, Roig ha desarrollado en Finnair funciones como Sales Executive y Client Manager en Barcelona, País Vasco, Andalucía y Galicia, además de aportar su experiencia en las estrategias de la compañía aérea desarrolladas en los mercados italiano, francés y chino y de haber recibido en 2006 la estrella del servicio de Finnair (reconocimiento interno a gestiones de éxito) por su trabajo desarrollado en España.

Nuevo director de Relaciones Internacionales de Eurocopter

Stéphane Chéry dirige desde el 1 de febrero el departamento de Relaciones Internacionales con la Prensa del Grupo Eurocopter. Sucede en el cargo a Cécile Vion-Lanctuit, nombrada directora de Comunicación en mayo de 2010, de quien dependerá jerárquicamente.

Chéry, de 37 años, ha sido hasta la fecha socio de Publicis Consultants. Desde su ingreso en la agencia en mayo de 2005 ha estado al frente en especial de las áreas de comunicación de cambios y de relaciones con la prensa. En los últimos años se ha encargado de las relaciones con los medios de comunicación para clientes tales como Carrefour, Air France, Nestlé, Eurocopter, y también para administraciones y comunidades locales.

Centro Avanzado de Tecnologías Aeroespaciales

Inaugurado en Sevilla el CATEC

EL presidente de la Junta de Andalucía, José Antonio Griñán, inauguró el pasado día 20 en La Rinconada (Sevilla) el Centro Avanzado de Tecnologías Aeroespaciales (CATEC), impulsado por la Fundación Andaluza para el Desarrollo Aeroespacial (FADA), del que ha asegurado que pretende convertirse "en un foco de atracción para empresas foráneas".

El centro contribuirá a "potenciar la imagen del clúster aeronáutico andaluz en todo el mundo y a atraer a la comunidad proyectos y negocios", dijo el presidente. Otro de los objetivos de un centro que ya es "el espacio andaluz para conectar el saber con la experiencia y el potencial empresarial" en el ámbito aeronáutico, en palabras de José Antonio Griñán.

El presidente valoró también que el nacimiento del nuevo espacio contribuirá a mejorar la competitividad de las empresas del sector, en especial de las pequeñas y medianas, con investigación, desarrollo tecnológico puntero e innovación (I+D+i).

Griñán hizo un recorrido por las nuevas instalaciones, que cuentan con 4.500 metros cuadrados destinados a laboratorios, talleres y oficinas, y han supuesto una inversión de 21 millones de euros, financiados a través de un convenio de colaboración entre el Gobierno de España y la Junta de Andalucía.



El presidente de la Junta de Andalucía, José Antonio Griñán, en la inauguración del Centro Avanzado de Tecnologías Aeroespaciales.

El centro, ubicado en el Parque Tecnológico Aeroespacial de Andalucía Aerópolis, se encuentra ya en plena actividad y su cartera de proyectos de I+D contratados asciende a casi tres millones de euros. En la actualidad mantiene, además, en evaluación o negociación otros contratos por valor de más de 6 millones de euros, lo que garantiza su actividad durante los próximos cuatro años.

El CATEC cuenta con un Patronato integrado por la Agencia de Innovación y Desarrollo de Andalucía (IDEA), el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA), la Universidad de Sevilla, la Asociación de Investigación y Cooperación Industrial de Andalucía (AICIA), la Asociación de Empresas Aeronáuticas, Airbus Military, Alestis Aerospace y Elimco. Su plantilla está formada por 35 profesionales de alta cualificación.

El presidente valoró también que el nacimiento del nuevo espacio contribuirá a mejorar la competitividad de las empresas del sector

"Andalucía es uno de los polos aeronáuticos que más han crecido en los últimos años en Europa. El sector ha mantenido un desarrollo que nos afianza como el segundo polo aeronáutico de España. Por el número de empresas (130) y por sus niveles de calidad y capacidad productiva. Un ámbito de actividad que ha aumentado su productividad un 4,3% a nivel general y casi un 8% en la industria auxiliar. Se ha diversificado la cartera de clientes y productos, y sus exportaciones han crecido un 71%, un tercio del total nacional.

Nadie invierte tanto en pasar desapercibido.

En Iberia nos hemos comprometido a desarrollar una tarea constante de ayuda a la protección y conservación de los entornos naturales para garantizar la sostenibilidad del medio ambiente. Por eso, en los últimos años hemos reducido considerablemente el consumo específico de combustible y las emisiones de CO_2, y todos nuestros aviones cumplen con los estándares vigentes de ruido según la Organización de Aviación Civil Internacional. Además, aseguramos la correcta gestión de las aguas, residuos y vertidos. Todo, para que nuestro trabajo esté en armonía con el medio ambiente.





Nuevo Plan de Acción Aeroespacial Andaluz

En breve presentaremos el nuevo Plan de Acción del Sector Aeroespacial Andaluz, elaborado en consenso con los agentes económicos y sociales, una hoja de ruta que recogerá los retos a afrontar en los próximos dos años", anunció el presidente andaluz, José Antonio Griñán, con ocasión de la inauguración en Sevilla del Centro Avanzado de Tecnologías Aeroespaciales (CATEC).

"Para el Gobierno andaluz -añadió- es prioritario generar lugares comunes y proyectos de colaboración con industrias que crean riqueza y empleo. Que fortalecen nuestro tejido productivo.

Que se imponen como motores de la recuperación económica en la que trabajamos.Trabajamos para consolidar la industria aeronáutica andaluza…"Somos conscientes de que la concentración de empresas, a través de la fusión o de alianzas, es la vía para ganar eficiencia y competitividad. De esta manera podremos garantizar nuestra participación en programas internacionales".

El presidente andaluz señaló que el sector aeronáutico en la región "ha aumentado su productividad un 4,3% a nivel general y casi un 8% en la industria auxiliar. Se ha diversificado la cartera de clientes y productos, y sus exportaciones han crecido un 71%, un tercio del total nacional. Asimismo, uno de cada cuatro empleos nacionales en el sector está en Andalucía. Se ha producido un aumento del número de perfiles profesionales (un 35%) y de personal de ingeniería de I+D (47%), fundamentalmente por la contratación de las empresas auxiliares. Somos una de las pocas regiones españolas que cuenta con una titulación universitaria en Ingeniería Aeronáutica, a la que se suma una variada oferta de formación especializada, que ha de ampliarse en el futuro".

El sector aeronáutico en la región ha aumentado su productividad un 4,3% a nivel general y casi un 8% en la industria auxiliar

"Todo ello nos muestra una Andalucía que ha dado un importante salto cualitativo y que, en el ámbito de la aeronáutica, ha sabido adaptar una industria tradicional a los nuevos tiempos. Y lo ha hecho a través de una estrategia de colaboración público-privada que comienza a dar frutos ante los retos planteados.

El sector está resistiendo bien la coyuntura económica, y mantiene cifras de crecimiento en un contexto económico adverso. Esta realidad tiene mucho que ver con la investigación puntera en: materiales y estructuras, procesos industriales, aviónica, sistemas no tripulados, automatización y robótica, o simulación y software".

"Hemos generado entre todos las condiciones necesarias para que Andalucía sea el referente aeronáutico que hoy es. Con proyectos que localizan a Andalucía en el mapa de la industria aeronáutica internacional, como: los parques tecnológicos de Tecnobahía, en Cádiz, y de Aerópolis, en Sevilla; y el proveedor de primer nivel Alestis Aerospace; la Línea de Montaje Final del A-400M, cuya entrada en producción garantiza carga de trabajo para los próximos 20 años; y el futuro Centro de Proveedores Aeronáuticos, que estamos construyendo. Con el Centro de Simuladores de Vuelo y Entrenamiento. Un centro de alta tecnología donde se formarán anualmente 1.000 alumnos, entre pilotos, técnicos y personal de mantenimiento de Airbus Military, provenientes de todo el mundo. Todas ellas iniciativas que refuerzan el capital humano y tecnológico del sector en Andalucía".


Aspecto de las instalaciones del CATEC.



Nace un gigante de la aviación

IBERIA y British Airways culminaron el pasado 24 de enero su fusión. Desde esa mañana cotizaron en las Bolsas de Londres y Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia las acciones de International Airlines Group (IAG), el grupo holding resultante de la unión entre las dos aerolíneas. Se trata del tercer grupo aéreo de Europa y el sexto del mundo por ingresos (más de 14.000 millones de euros), con una flota de 406 aviones y 55 millones de pasajeros según datos de 2010.

La fusión permitirá a los clientes de ambas compañías acceder con mayor facilidad a una red de 204 destinos en todo el mundo. Esto significa que los clientes de Iberia tendrán ahora más facilidades para volar a Asia, donde British Airways tiene una presencia destacada, mientras que los clientes de British tendrán más opciones de viajar a Latinoamérica, donde Iberia es líder del mercado con 19 destinos desde Madrid.

Además de disponer de más opciones de vuelos, los pasajeros de ambas aerolíneas contarán con mejores conexiones y horarios, ya que Iberia y British Airways van a coordinar sus redes. Igualmente, de forma paulatina, será posible reservar cualquier destino operado por las dos aerolíneas en la página web o centro de atención telefónica de cada una de ellas, independientemente de que el vuelo sea operado por una u otra aerolínea. También será posible combinar tarifas de las dos aerolíneas y elegir aquellas que más convengan. Entre las demás ventajas para los clientes de ambas compañías destaca el acceso a las salas VIP de Iberia y British Airways, que son más de 120 en todo el mundo.

Asimismo, los viajeros frecuentes se beneficiarán de la fusión; tanto Iberia como British conservarán sus programas de fidelización – IB Plus y Executive Club, respectivamente -, pero habrá una mayor coordinación entre ellos para que los clientes más fieles de las dos compañías obtengan más beneficios.

En la foto, Antonio Vázquez, presidente de AIG y de Iberia, y Willie Walsh, consejero delegado de AIG, en el inicio de la cotización en la Bolsa de Londres.

Para celebrar el lanzamiento de la fusión, a partir de hoy los clientes IB Plus y Executive Club obtendrán doble puntuación en las rutas Madrid-Londres, Barcelona-Londres y Málaga-Londres; además, los pasajeros frecuentes de Iberia tendrán doble puntuación en los vuelos de British a Asia y a Oriente Medio y los de British obtendrán doble puntuación en los vuelos de Iberia a Centroamérica y a Sudamérica.

Por otro lado, la fusión permitirá a Iberia y a British Airways ser más fuertes y competitivas, lo que redundará en una mayor inversión en los productos y servicios que ofrecen a los clientes.

Las aerolíneas confían en obtener unas sinergias anuales de 400 millones de euros a partir del quinto año de la fusión; el 60 por ciento de estas sinergias procede de menores gastos y el 40 por ciento corresponde a mayores ingresos.

IAG es una compañía española con residencia fiscal en España y la mayoría de las reuniones de su Consejo de Administración y todas sus Juntas de Accionistas se celebrarán en Madrid. Su sede financiera y operativa está en Londres.

El Consejo de Administración de IAG, ya constituido, está formado por 14 miembros; siete han sido elegidos por Iberia y otros siete por British Airways. Asimismo, IAG cuenta con un equipo directivo formado por seis miembros, de los que tres han sido elegidos por Biritish Airways y los otros tres por Iberia.

Nuevo récord de Airbus con 510 aviones entregados en 2010

EL constructor aeronáutico europeo Airbus ha incrementado su producción por noveno año consecutivo alcanzando un nuevo récord de 510 aviones comerciales entregados a 94 clientes, de los cuales 19 son nuevos clientes, según anunció la filial del consorcio EADS.

Superando las 498 entregas de 2009, los aviones entregados en 2010 fueron: 401 de la Familia A320, 91 del modelo A330/340 y 18 unidades A380. En su división Militar, Airbus entregó 20 aviones de transporte y militares ligeros y medios (CN-235 y C-295) que suponen un incremento de cuatro unidades con respecto a 2009.

Airbus recibió 644 pedidos (574 netos) de aviones comerciales en 2010, con un valor bruto que superó los 84.000 millones de dólares (74.000 millones de dólares netos) según lista de precios. Esta cifra representa el 51% del número bruto de unidades (52% neto) respecto al mercado mundial de aviones de más de 100 plazas en 2010. Airbus tuvo 21 pedidos de sus aviones militares (CN-235 y C-295).

Los nuevos pedidos de aviones comerciales incluyen: 452 de la Familia A320; 160 de la Familia A330/A340/A350 XWB; y 32 nuevos pedidos del A380. A finales de 2010, la cartera de pedidos de aviones comerciales de Airbus estaba en 3.552 unidades valoradas en 480.000 millones de dólares según lista de precios – lo que representa seis años de producción. La cartera de pedidos de aviones militares fue de 247 unidades.

En 2010, Airbus lanzó el A320neo (neo: new engine option - nueva opción de motor) que consumirá un 15% menos de combustible, equivalente a una reducción anual de 3.600 toneladas de CO2 por avión.

El A350 XWB continuó ganando campañas estratégicas clave en 2010, impulsando el número total de pedidos a 583 unidades procedente de 36 clientes a final de año. En el lado industrial, 2010 supuso el comienzo de la producción de los primeros componentes y sub-ensamblajes de secciones.

El banco de ensayos de sistemas (Iron Bird) del A350 XWB comenzó sus operaciones en diciembre.

Boeing incrementó su beneficio en un 152% sobre el año anterior

La constructora aeronáutica norteamericana Boeing obtuvo el pasado año un beneficio de 3.307 millones de dólares, lo que supone un incremento del 152% sobre los 1.312 millones registrado el año anterior. Pero el volumen de ingresos (64.306 millones) cayó un 6% respecto a los 68.281 obtenidos en 2009, según datos anunciados por la compañía.

Los ingresos de la división de Aviones Comerciales de la constructora aeronáutica norteamericana Boeing descendieron un 7% el pasado año, hasta los 31.800 millones de dólares, como consecuencia de menos entregas de las esperadas de los programas 747 y 777.

El beneficio operativo fue de 3.000 millones de dólares, reflejo de un mayor gasto en I+D. Los resultados del año anterior se vieron impactados por la reclasificación de 2.700 millones de gastos de I+D del programa 787 y otros 1.400 millones pertenecientes al programa 747.

Boeing registró en el último trimestre de 2010 unos ingresos netos de 1.200 millones de dólares sobre unos ingresos de 16.600 millones de dólares. Los ingresos netos del año completo alcanzaron 3.300 millones de dólares sobre unos ingresos de 64.300 millones de dólares.

Los ingresos de BCA en el cuarto trimestre descendieron un 11% hasta los 8.200 millones de dólares debido a entregas de 777 y 747 inferiores a lo esperado. El margen operativo se situó en el 7,7%, reflejo de las menores entregas y costes de I+D superiores a los de otros años.

BCA obtuvo 180 pedidos brutos durante el trimestre y 22 cancelaciones. Este dato contrasta con el mismo periodo del año anterior durante el que se registraron 62 pedidos. En el total del año, los pedidos alcanzaron la cifra de 530 aviones. La cartera de pedidos continúa fuerte con 3.443 aviones valorados en 256.000 millones de dólares.



Lutz Bertling, presidente y CEO de Eurocopter,

Eurocopter creció un 6% sobre el 2009

EUROCOPTER, la constructora europea de helicópteros filial del consorcio aeroespacial EADS, consiguió el pasado año, a pesar de la crisis económica mundial, entregar 527 aeronaves lo que supuso un volumen de negocio de 4.800 millones de euros, representando un crecimiento del 6% respecto al año anterior.

Así lo anunció en una mañana gélida en París Lutz Bertling, presidente y CEO de Eurocopter, en su encuentro con casi un centenar de periodistas europeos para dar cuenta de los resultados de la compañía en el pasado ejercicio.

El año estuvo también marcado por logros en el área de innovación, por el desarrollo de nuevos productos y servicios, así como por el programa de transformación SHAPE.

Estos factores colocan favorablemente a la empresa de cara a la esperada recuperación del mercado de helicópteros civiles y militares.

Las entregas efectuadas por la compañía en 2010 incluyeron 28 helicópteros militares polivalentes NH90 y 15 helicópteros de ataque Tigre, duplicando ambos el número de unidades respecto al año 2009, así como los tres primeros EC725, de los 50 destinados a las fuerzas armadas de Brasil, y el centésimo UH-72A entregado al ejército estadounidense, conforme al presupuesto y al calendario establecidos.

Con 346 pedidos recibidos el pasado año, Eurocopter alcanza el volumen de negocio de los años de apogeo, 2007 y 2009, con un valor de 4.300 millones de euros.

Los pedidos abarcan importantes contratos referentes a la familia Super Puma firmados con Malasia y México, así como estratégicos contratos de helicópteros Ecureuil, provenientes de Rusia y Estados Unidos.

Astrium obtuvo una cifra de negocios de 5.000 millones

Astrium obtuvo el pasado año un volumen de negocios provisional de casi 5.000 millones de euros, lo que supone una subida de alrededor del 4% con respecto a 2009, a pesar de la coyuntura económica desfavorable, según se anunció ayer durante la jornada de felicitación de EADS por el nuevo año en el centro de Astrium de Les Mureaux.

"Astrium prepara activamente el futuro. En 2010 invertimos cerca de 450 millones de euros y estamos listos para dar acogida a los programas espaciales del mañana", declaró François Auque.

Aparte de un pedido excepcional (lote de 35 lanzadores Ariane en 2009), la entrada de pedidos, por valor de 6.000 millones de euros, supone un aumento del 43%, lo que eleva la cartera de pedidos a 15.800 millones de euros.

En 2010 Astrium ha acumulado una serie de grandes logros:

- Se lanzaron con éxito seis Ariane 5, de los cuales tres en dos meses,
- Se entregaron 10 satélites,
- Se firmaron nueve satélites; tres de telecomunicaciones y seis de Observación de la Tierra,
- Se entregaron misiles M51 para el submarino de misiles balísticos "Le Terrible".

Louis Gallois, CEO de EADS y François Auque, CEO de Astrium, delinearon la estrategia, las actividades presentes y los planes de futuro para EADS y Astrium en 2011.

El lanzamiento de ATV2 que tendrá lugar el 15 de febrero dará fe una vez más de las competencias espaciales que posee Europa. "Colaboraremos de forma activa con ESA para maximizar la utilización de la Estación Espacial Internacional por parte de Europa y perfeccionar las tecnologías desarrolladas para el ATV de cara a concebir nuevos vehículos", recordó Auque.